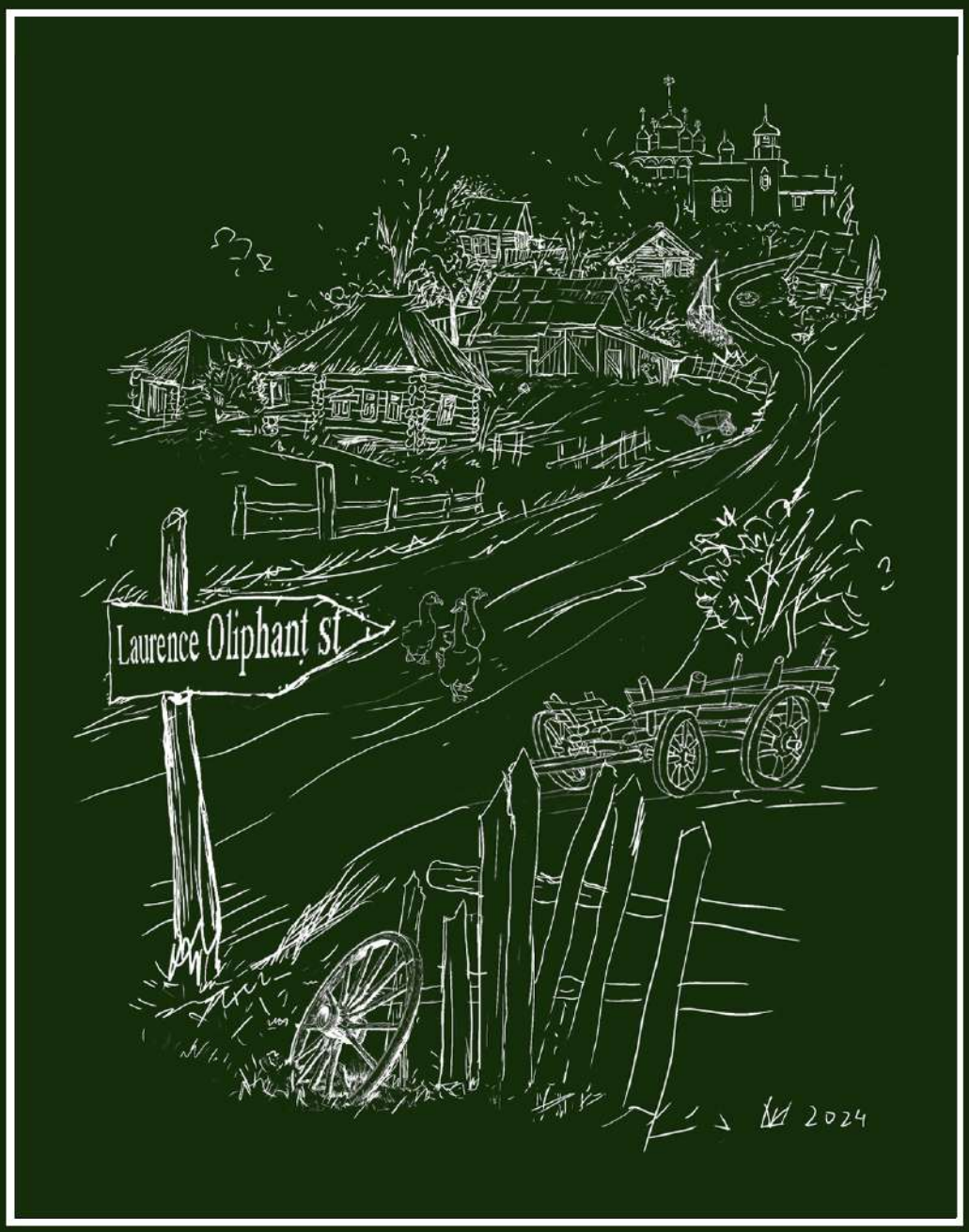
Л. Олифант

Путешествие шотландца по России осенью 1852 года



2024

THE

RUSSIAN SHORES OF THE BLACK SEA

IN THE AUTUMN OF 1852

WITH A

VOYAGE DOWN THE VOLGA, AND A TOUR THROUGH
THE COUNTRY OF THE DON COSSACKS

BY

LAURENCE OLIPHANT

AUTHOR OF "A JOURNEY TO NEPAUL"

FOURTH EDITION—REVISED AND ENLARGED

WILLIAM BLACKWOOD AND SONS
EDINBURGH AND LONDON
MDCCCLIV

Лоренс Олифант
Путешествие шотландца по России осенью 1852 года. — Хайфа: Издательский дом HELEN LIMONOVA, 2024. — 298 с., илл.

Пер. с англ.
Laurence Oliphant
THE RUSSIAN SHORES OF THE BLACK SEA
IN THE AUTUMN OF 1852
Fourth edition
Edinburgh and London
1854

ISBN 978-965-7846-19-3

Первый полный перевод на русский язык книги Л. Олифанта «The Russian Shores of the Black Sea in the Autumn of the 1852» о его путешествии по России.

Лоренс Олифант (1829–1888) — шотландский аристократ, юрист и писатель, посетил как частное лицо Санкт-Петербург, Москву и Нижний Новгород, спустился по Волге в донские степи и пересек Крым. Автор подробно изложил свои впечатления о Российской империи, ее природе, людях и обычаях, а также представил европейский взгляд на российскую политику и историю.

Перевод с англ. и примечания: В. Христосов
Редакторы: П. Беспрозванная и Е. Дунаевская
Обложка: Марина Шуйская

ISBN 978-965-7846-19-3
© Перевод на русский язык Христосов В. А. 2024

Л. Олифант

Путешествие шотландца по России осенью 1852 года

L. Oliphant

The Russian Shores of the Black Sea in the Autumn of 1852

Хайфа
Издательский дом HELEN LIMONOVA
2024

Китайский квартал Нижегородской ярмарки

Предисловие автора ко второму изданию

По сравнению с 1852 годом, когда состоялось мое путешествие к российским берегам Черного моря, не вызывавшим тогда никакого политического интереса, ныне Восточный вопрос[1] приобрел огромное значение, поскольку велика вероятность того, что южная часть империи вскоре может превратиться в театр военных действий[2]. Мои рассуждения на эту тему, в ценность которых я сам мало верил несколько месяцев назад, теперь, как мне кажется, вполне заслуживают внимания. Некоторые из них я постарался изложить в дополнительной главе[3] нового издания. Пользуясь возможностью, я также с удовольствием выражаю благодарность публике, весьма благожелательно принявшей мою книгу.

Декабрь 1853

---

[1] «Восточный вопрос» — условное, принятое в дипломатии обозначение комплекса международных противоречий конца XVIII — начала XX века, связанных с постепенным распадом Османской империи и борьбой европейских держав — Австро-Венгрии, Великобритании, Пруссии, России и др. за раздел турецких владений. (Все примечания в книге принадлежат переводчику, за исключением тех, что указаны как авторские.)

[2] Летом 1853 года началась Дунайская кампания: русские войска пересекли границу Османской империи и заняли Молдавию и Валахию.

[3] Во втором издании книги автор добавил 27-ю главу, посвященную надвигающейся Крымской войне.

Предисловие автора к первому изданию

Может показаться удивительным, что нет в Европе страны, о которой так мало написано и, соответственно, так мало известно, как об огромной Российской империи, занимающей половину континента, а ведь по всей видимости, в силу своих размеров и расположения, она вправе рассчитывать на львиную долю внимания тех наций, чьи судьбы ей предстоит однажды решить. Однако это легко объяснить, если принять во внимание трудность получения о ней хоть каких-то достоверных сведений.

Государство управляется так, что нет никакой возможности узнать о жизни в империи из внутренних источников, что же касается чужеземцев, то мало кто из них решается выехать за пределы Санкт-Петербурга или Москвы. Страна не привлекательна для праздных путешественников, поскольку жилье здесь отвратительное, средства передвижения варварские, ограничения, создаваемые правительством, раздражают, а достижения в области искусства, литературы и общественной жизни не стоят внимания. Россия также не обладает экзотическими прелестями неизведанной новой страны, которые могли бы заинтересовать людей любознательных.

Скудные общеизвестные сведения рождают безразличие к приобретению новых знаний, и я счел бы необходимым извиниться за публикацию этой книги, если бы события последних шести месяцев, взволновавшие Европу, не побудили меня перестать оправдываться за свои записи о далеких провинциях самодержавной империи, через которые пролегал мой путь[1].

После прибытия в Санкт-Петербург обстоятельства заставили меня изменить первоначальные планы, которые включали посещение — с целью ловли лосося — северных рек, впадающих в Белое море, и я не пожалел об изменении маршрута, поскольку увиденное оказалось более интересным, полезным и глубоким.

---

[1] К октябрю 1853 года, когда вышло первое издание книги, начались приграничные боевые действия между русскими и турецкими войсками.

Если могущество России подвергнется испытанию, а ее громадные ресурсы — реквизиции, берега Волги приобретут огромное значение, ибо Русская Тартария[1] — житница империи. Если императорским войскам придется сразиться с армиями Запада, важную роль будет играть Земля войска Донского[2], ибо солдаты из этих бескрайних степей занимают особое положение в армии московитов. Пока независимости Турции угрожает ее ненасытный сосед, все большее беспокойство вызывает судьба причерноморских провинций, присвоенных Россией за последние шестьдесят лет, территория которых равна по размерам тому, что осталось в Европе от злосчастной империи, у которой они были отняты.

Из-за нынешнего кризиса такая злободневная тема, как российская воинственность, придает интерес всему, что имеет к ней отношение: по мере роста влияния России на остальную Европу любая информация о внутренней жизни империи заслуживает все более пристального внимания. Но при твердом убеждении в важности этих знаний я осознаю свою неспособность их предоставить. Именно поэтому я не часто рискую отступать от простого изложения событий моего путешествия.

Однако причины, побудившие меня к долгому рассказу о некогда знаменитой Крымской Тартарии, не связаны с нынешними политическими событиями. Надеюсь, что мне удалось передать свои впечатления от великолепных пейзажей, фантастических городов и вызывающих неослабный интерес жителей Крыма. Хочется верить, что я сполна заплатил дань чарам, наложившим на меня эту повинность.

Октябрь 1853

---

[1] Русская Тартария (в противовес Китайской и Независимой) была синонимом северной Тартарии, московской Тартарии, азиатской Московии и включала в себя регион между Волгой и Доном, земли до Урала, Урал и Сибирь.

[2] Земля войска Донского — так с 1786 по 1870 год официально называлась административно-территориальная единица Российской империи, населенная в значительной мере донскими казаками и управлявшаяся по особому положению. Олифант, как правило, использует предыдущее наименование «Земля Донских казаков».

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА I 15
ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ * ИСААКИЕВСКИЙ СОБОР * ВОЕННЫЕ МАНЕВРЫ В КРАСНОМ СЕЛЕ * ОТЪЕЗД ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА * РОССИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА * ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ: ИХ РАЗВИТИЕ И ПОЛИТИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ * ПРИБЫТИЕ В МОСКВУ * ХРАМ ВАСИЛИЯ БЛАЖЕННОГО * ТОРГОВЫЕ РЯДЫ * ПУТЕШЕСТВИЕ В НИЖНИЙ НОВГОРОД * ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ ЯРМАРКИ * НАШИ ПОКОИ

ГЛАВА II 28
БОЛЬШАЯ ЯРМАРКА НИЖНЕГО НОВГОРОДА * ВПЕЧАТЛЕНИЯ РОССИЯНИНА НА ГРИНВИЧСКОЙ ЯРМАРКЕ И В ХРУСТАЛЬНОМ ДВОРЦЕ * СРАВНЕНИЕ * ПЛАВУЧИЙ МОСТ * УЛИЧНЫЕ СЦЕНЫ * КИТАЙСКИЙ КВАРТАЛ * КОММЕРЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ЯРМАРКИ * ЯРМАРКА: ЕЕ ВНУТРЕННЯЯ ЭКОНОМИКА * КОФЕЙНЫЙ ДОМ * ПОКЛОНЕНИЕ БОГОРОДИЦЕ * УНИКАЛЬНЫЙ ВИД ИЗ КРЕМЛЯ * СТАРЫЙ ГОРОД

ГЛАВА III 38
МАГАЗИННЫЕ УСЛУГИ * ОТПЛЫТИЕ * СТОЛКНОВЕНИЕ * ОСВОБОЖДЕНИЕ * РОССИЙСКИЕ ПАРОХОДНЫЕ КОМПАНИИ * ПРАКТИКУЕМАЯ НЕЧЕСТНОСТЬ * «САМСОН» И ЕГО ЭКИПАЖ * МАКАРЬЕВСКИЙ МОНАСТЫРЬ * ДЕРЕВНЯ МАЗА * РИСОВАНИЕ В ТРУДНЫХ УСЛОВИЯХ * ВНЕЗАПНОЕ ЯВЛЕНИЕ * РАСШИВЫ * ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА ПО ВОЛГЕ * КОНОВОДНАЯ МАШИНА * ИНТРИГУЮЩАЯ НАВИГАЦИЯ * ПЕРЕКАТЫ * ЗАГАДОЧНЫЕ ЧУВАШИ * ИХ НРАВЫ И ОБЫЧАИ * СТРАННЫЕ ПЕКТОРАЛИ

ГЛАВА IV 53
ПРИБЛИЖЕНИЕ К КАЗАНИ * ПОЕЗДКА В ТЕЛЕГЕ * ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ КАЗАНИ * ТИХИЕ УЛИЦЫ * ВОСХОД СОЛНЦА * МОСКОВИТСКАЯ ЛЖИВОСТЬ * СКУКА РУССКИХ ГОРОДОВ * ВЕЛИКОЛЕПНЫЕ ЛОШАДИ * ТАТАРСКАЯ ДЕРЕВНЯ * ПРОИСХОЖДЕНИЕ КАЗАНСКИХ ТАТАР: ИХ ИСТОРИЯ * ЛОВ СТЕРЛЯДИ * ВНУТРЕННЕЕ СУДОХОДСТВО

ГЛАВА V 64
НИЩАЯ ДЕРЕВНЯ * ДУХОВНАЯ ОБЕЗДОЛЕННОСТЬ КРЕПОСТНЫХ * СИСТЕМА СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА * ГАКСТГАУЗЕН О КРЕПОСТНОМ ПРАВЕ * ПОРОКИ СИСТЕМЫ * ОБРОК * НЕХВАТКА ДЕРЕВЕНЬ * ОТСУТСТВИЕ ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ * ВРЕД ЭТОГО * РОССИЙСКАЯ ПОЛИТЭКОНОМИЯ

ГЛАВА VI 72
ПРИБЫТИЕ В СИМБИРСК * ПАМЯТНИК КАРАМЗИНУ * ЖИГУЛИ * САМАРА * ОРЕНБУРГСКАЯ ГУБЕРНИЯ * НЕИСТОВЫЕ ПРИВЕРЖЕНЦЫ ВОДКИ * КАРАТЕЛЬНОЕ ПРАВОСУДИЕ * ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПИТЕЙНАЯ МОНОПОЛИЯ * МОЛИТВА ПЕРЕД ЕДОЙ * ХОЛМЫ САРАТОВА

ГЛАВА VII 80
ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НЕПРАВИЛЬНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ПАРА * ВОЛЬСК * ОВЦЫ ИЗ ПРИКАСПИЙСКИХ СТЕПЕЙ * ТОРГОВЕЦ ИЗ БЛАГОРОДНЫХ * КРЕПОСТНЫЕ: ИХ НАСТОЯЩАЯ ЦЕНА * САРАТОВ: ЕГО ТОРГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ * ОСВОБОЖДЕНИЕ КРЕПОСТНЫХ * ЦАРЬ И ХАН АЮКА * ВОЛЖСКАЯ ЖАРА И ЛИХОРАДКА * НЕМЕЦКИЕ КОЛОНИИ * РАЗБОЙНИК СТЕНЬКА РАЗИН * РАССТАВАНИЕ С «САМСОНОМ» * ВОЛГА: ЕЕ ДОСТОИНСТВА И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

ГЛАВА VIII 91
ДУБОВКА * ЖЕЛЕЗНО-КОННАЯ ДОРОГА К ДОНУ * ИСКЛЮЧЕНИЕ, ПОДТВЕРЖДАЮЩЕЕ ПРАВИЛО * ЧРЕЗМЕРНАЯ ВЕЖЛИВОСТЬ * КАЛМЫЦКИЕ ТАТАРЫ: ИХ ИСТОРИЯ * ИСХОД * РЕЛИГИЯ И НРАВЫ * ПЛОХАЯ ДОРОГА * ЦАРИЦЫН * КУРЬЕР НА КАВКАЗ * САРЕПТА * МОРАВСКИЕ МИССИОНЕРЫ * САРЕПТА: ЕЕ ПРОДУКЦИЯ И ТОРГОВЛЯ * ВОСХИТИТЕЛЬНАЯ СТРАНА

ГЛАВА IX 104
ОЩУЩЕНИЯ ОТ РАССТАВАНИЯ * ПЕРВООТКРЫВАТЕЛИ ВОЛГИ * ТОРГОВЛЯ В XIII ВЕКЕ * ПЕРВАЯ ТОРГОВАЯ АНГЛИЙСКАЯ КОМПАНИЯ * ЗАПРЕТИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ * ПАРОХОДЫ НА КАСПИИ * БЕРЕГА КАСПИЯ * ЗАСУШЛИВАЯ ПУСТЫНЯ В АСТРАХАНИ

ГЛАВА X 113
ДОНСКИЕ КАЗАЧЬИ СТЕПИ * ОДНООБРАЗНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ * НОЧНЫЕ ОТКРЫТИЯ * САМОВАР: ЕГО ДОСТОИНСТВА * ОДЕЖДА КРЕСТЬЯН * ДОНСКОЙ ПОЧТОВЫЙ ТРАКТ * ДОНЕЦ * ВСТРЕЧА С ПУТЕШЕСТВЕННИКОМ * НОВОЧЕРКАССК

ГЛАВА XI 121
ДОНСКИЕ КАЗАКИ: ИХ ПРОИСХОЖДЕНИЕ * ДОНСКИЕ КАЗАКИ КАК СОЛДАТЫ И КАК ЗЕМЛЕДЕЛЬЦЫ * ПЛОЩАДЬ ПАХОТНЫХ ЗЕМЕЛЬ * СТАТИСТИКА ПО ДОНСКИМ КАЗАКАМ * ПЛОХАЯ ДОРОГА * ЗАДЕРЖКИ В ПУТИ * АДЪЮТАНТ С КАВКАЗА * ПОЧТОВАЯ СИСТЕМА И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ РУССКИХ О НЕЙ

ГЛАВА XII 130
КОЛОНИИ * НАХИЧЕВАНЬ-НА-ДОНУ * РОСТОВ: ЕГО ТОРГОВЛЯ * ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ЕГО ПРОЦВЕТАНИЯ * ВЫЕЗД ИЗ ЗЕМЛИ ВОЙСКА ДОНСКОГО * ТАГАНРОГ: ИСТОРИЧЕСКИЕ СОБЫТИЯ * ТОРГОВЛЯ ШЕРСТЬЮ * МЕРИНОС * ТРУДНЫЙ ВЫБОР

ГЛАВА XIII 138
ТАГАНРОГ КАК ПОРТ * ТОРГОВЛЯ ПШЕНИЦЕЙ * НЕХВАТКА РАБОЧИХ РУК * ЗАПРЕТИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА * ЕЕ ПОСЛЕДСТВИЯ * КОЛЕБАНИЕ ЦЕН НА ЗЕРНО * ПРИЧИНА ЭТОГО * ПОСТАВКИ ИЗ ИНДИИ

ГЛАВА XIV 144
«БЕРТА» * АЗОВСКОЕ МОРЕ * КОРАБЕЛЬНЫЕ УДОБСТВА * ИСТОРИЯ ТОРГОВЛИ * ПРИБЫТИЕ В ЕНИКАЛЕ * ЧИНОВНИК ТАМОЖНИ * ВОСТОЧНЫЙ КОЛОРИТ * КЕРЧЬ: ЕЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

ГЛАВА XV 152
КЕРЧЬ: ЕЕ НЕДОСТАТКИ КАК ПОРТА * ТУМУЛОС * СТЕПНОЕ ЗЕМЛЕДЕЛИЕ * ТАТАРСКАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА * БЕЗ САМОВАРА * ЗАБАВНЫЙ ПЕРЕВОДЧИК * ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ФЕОДОСИЮ: ЕЕ ПЕРСПЕКТИВЫ * ЯВЛЕНИЕ В СТЕПИ * НОЧНАЯ СЦЕНА * КАРАСУБАЗАР * ВЪЕЗД В СИМФЕРОПОЛЬ

ГЛАВА XVI 162
ТАТАРСКИЙ КВАРТАЛ * УЛИЧНЫЕ СЦЕНЫ * ДВУГОРБЫЕ ВЕРБЛЮДЫ * ЯРМАРКА * КОСТЮМЫ * РАЗНООБРАЗИЕ НАЦИОНАЛЬНОСТЕЙ * ДОЛИНА САЛГИРА * В ТАТАРСКОМ ДОМЕ * БЕСПОКОЙНАЯ НОЧЬ * ВОСХОЖДЕНИЕ НА ЧАТЫР-ДАГ * ПОТРЯСАЮЩИЙ ВИД * ПЕЩЕРА ФУЛ-КОБА * ОПАС-НЫЙ СПУСК * ДЕРЕВНЯ ТАУШАН-БАЗАР * АНГАРСКИЙ ПЕРЕВАЛ

ГЛАВА XVII 176
ТАТАРСКОЕ СЕЛО АЛУШТА * ЕЩЕ О ПОЧТОВЫХ СТАНЦИЯХ * РУССКО-АМЕРИКАНСКОЕ СВОЕОБРАЗИЕ * КАРАВАН-САРАЙ * ПРИБРЕЖНЫЕ ВИДЫ * ВИНОГРАДНИКИ МАГАРАЧА * ЯЛТА * ПОГОНЯ ЗА ПРИКЛЮЧЕНИЯМИ * АЛУПКА * ПЕР-СПЕКТИВЫ ВИНОДЕЛИЯ

ГЛАВА XVIII 185
ГРАНДИОЗНЫЕ СКАЛЫ * БАЙДАРСКИЙ ПЕРЕВАЛ * БАЙДАР-СКАЯ ДОЛИНА * ПРЕДСТАВЛЕНИЯ РУССКОГО О ПРИРОДЕ * НОЧЛЕГ * ПРИБРЕЖНЫЕ ТАТАРЫ * БАЛАКЛАВА * ПРИБЫТИЕ В СЕВАСТОПОЛЬ

ГЛАВА XIX 193
СЕВАСТОПОЛЬСКАЯ БУХТА * РУССКИЙ ФЛОТ * ПОДРЯДЫ В ВОЕННО-МОРСКОМ ФЛОТЕ * ПРИЕЗД ИМПЕРАТОРА * ВОЕННО-МОРСКОЙ СМОТР * ФОРТИФИКАЦИЯ СЕВАСТО-ПОЛЯ * ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ В КОМИССАРИАТЕ * РУССКАЯ АРМИЯ * НАКАЗАНИЕ БЕЗ СУДА * ВОРОВСТВО В ВЕРХАХ * ИНКЕРМАН * ПЕЩЕРНЫЙ ГОРОД * БЕЛЬБЕКСКАЯ ДОЛИНА * ВЕРБЛЮЖЬИ СТАДА * ПРИБЫТИЕ В БАХЧИСАРАЙ * НОЧЛЕГ БЕЗ УЖИНА

ГЛАВА XX 207
БАХЧИСАРАЙ * НЕ ПОДДАЮЩЕЕСЯ ОПИСАНИЮ НАСЕЛЕ-НИЕ * МАГАЗИНЫ * ТАТАРСКАЯ КУХНЯ * ИМПРОВИЗИ-РОВАННАЯ ТРАПЕЗА * КАРАИМСКИЕ ЕВРЕЙКИ * ХАНСКИЙ ДВОРЕЦ * ВИД ИЗ ДВОРЦА * УБРАНСТВО ДВОРЦА * КАПЕЛЛА МАРИИ ПОТОЦКОЙ * ФОНТАН СЕЛЬСЕБИЛЬ * ХАНСКОЕ КЛАДБИЩЕ

ГЛАВА XXI 217
ПРИСОЕДИНЕНИЕ КРЫМА * ИНТРИГИ РУССКОЙ ПОЛИТИКИ * УБИЙСТВО ШАХИН ГИРЕЙ ХАНА * НОВЫЙ СПОСОБ ПИТАНИЯ * СЦЕНЫ В ХАНЭ * ТАТАРСКАЯ БАНЯ * ИОСАФАТОВА ДОЛИНА * ЧУФУТ-КАЛЕ * СИНАГОГА * КАРАИМСКИЕ ЕВРЕИ: ОСОБЕННОСТИ ИХ УЧЕНИЯ * ЕВРЕЙСКАЯ КРЕПОСТЬ * УСПЕНСКИЙ МОНАСТЫРЬ * ГОРОД-САД

ГЛАВА XXII 229
ПОДЪЕМ В ЗАБРОШЕННУЮ КРЕПОСТЬ * МАНГУП-КАЛЕ: ЕГО ИСТОРИЯ * МЫС ВЕТРОВ * ЖИВОПИСНЫЕ РУИНЫ * ПРИЯТНАЯ ДОРОГА * ПУТЕШЕСТВУЮЩИЙ ТАТАРИН * ПОДКОВКА БЫКА * ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ КРЫМСКИХ ТАТАР * ПЕРЕВАЛ ОЗЕНБАШ * ВИД С ВЕРШИНЫ * ПРИБЫТИЕ В ЯЛТУ

ГЛАВА XXIII 239
ЯЛТА * ЗАСЕЛЕНИЕ В ГРАНД-ОТЕЛЬ * ДОРОГА ИЗ ЯЛТЫ * ДРЕВНИЙ ГОРОД ХЕРСОНЕС * НАШИ ПОПУТЧИКИ * КАВКАЗСКАЯ ВОЙНА, ЕЕ РЕЗУЛЬТАТЫ * ЦЕЛЬ ВОЙНЫ * ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА НАШИ ВЛАДЕНИЯ В ИНДИИ * МЫСЛИ О РОССИЙСКОЙ АГРЕССИИ НА ВОСТОКЕ * ЕВПАТОРИЯ * ПОРАЗИТЕЛЬНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ И НЕПРИЯТНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ * ОРИГИНАЛЬНЫЙ СПОСОБ ПОДДЕРЖКИ ТЕАТРА * ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САНИТАРНОЙ КОМИССИИ

ГЛАВА XXIV 252
ПРИБЫТИЕ В ОДЕССУ * ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ * ЕВРОПЕЙСКИЙ АСПЕКТ ГОРОДА * ВНУТРЕННЯЯ ТОРГОВЛЯ ИМПЕРИИ: ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ * МОСКОВСКО-ОДЕССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА * СВЕКЛОВОДЫ-АРИСТОКРАТЫ * ОДЕССКАЯ ПОЛИЦИЯ * ИСКУССТВО ДАВАТЬ ВЗЯТКИ * ОСТРОВ ЗМЕИНЫЙ * СУЛИНА В УСТЬЕ ДУНАЯ * ЯРМАРКА В ИЗМАИЛЕ * СОСТОЯНИЕ БЕССАРАБИИ ПО СРАВНЕНИЮ С ДУНАЙСКИМИ КНЯЖЕСТВАМИ

ГЛАВА XXV 263
МОЛДАВСКАЯ ТОРГОВЛЯ * РЕВНОСТЬ РОССИИ: ЕЕ ПОЛИТИКА ПО ОТНОШЕНИЮ К УСТЬЮ ДУНАЯ * ВЛИЯНИЕ ЭТОЙ ПОЛИТИКИ НА АНГЛИЮ * ИДЕЯ КАНАЛА ОТ РАСОВЫ ДО КЮСТЕНДЖЕ * ГАЛАЦ * «БОРЕЙ» * ПУТЕШЕСТВИЕ ВВЕРХ ПО ДУНАЮ * «БЕЗУПРЕЧНОЕ» РАЗМЕЩЕНИЕ * ГОСПОДИН

ЗИППЕЛЬ ОТЛИЧИЛСЯ * МЫ ПРИБЫВАЕМ В ОРШОВУ, И НАС АРЕСТОВЫВАЮТ * ТРИУМФАЛЬНОЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ * ЧЕРНЫЙ СПИСОК

ГЛАВА XXVI 273
ОРШОВА: ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ * ПРЕДЕЛ РОССИЙСКОЙ АГРЕССИИ НА ЗАПАДЕ: ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ВЕЛИКОБРИТАНИЮ И НА ДРУГИЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ СТРАНЫ * ТРАДИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ИМПЕРИИ * РОССИЯ — ВЛАДЫЧИЦА ДАРДАНЕЛЛ * ПОСЛЕДСТВИЯ ДОМИНИРОВАНИЯ НАД ТУРЦИЕЙ И ДРУГИМИ НАРОДАМИ ЕВРОПЫ

ГЛАВА XXVII 279
ПРИВИЛЕГИИ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ * ПОСЛЕДНИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ * ПОЛИТИКА РОССИИ В СЕГОДНЯШНИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ * О МОТИВАХ, КОТОРЫЕ ВЛИЯЮТ НА ЦАРЯ * РЕЛИГИОЗНЫЙ ХАРАКТЕР ВОЙНЫ * НЕДОВОЛЬСТВО В БЕССАРАБИИ, В ЗЕМЛЕ ДОНСКИХ КАЗАКОВ, В КРЫМУ И НА КАВКАЗЕ * ПОСЛЕДСТВИЯ БЛОКАДЫ БЕРЕГОВ ЧЕРНОГО МОРЯ * ВАЖНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ 289

Карты с отмеченной дорогой автора
Карта Южного Крыма 228
Карта России. 288

Известно ли вам, что значит путешествовать по России? Для ума поверхностного это означает питаться иллюзиями; но для всякого, чьи глаза открыты и кто наделен хотя бы малейшей наблюдательностью в сочетании с независимым нравом, путешествие — это постоянная и упорная работа, тяжкое усилие, совершаемое для того, чтобы в любых обстоятельствах уметь различить в людской толпе две противоборствующие нации. *Две эти нации — Россия как она есть и Россия, какой ее желают представить перед Европой.*

(Астольф де Кюстин. Россия в 1839 году. Том I. Письмо XV. Пер.: И. К. Стаф, В. А. Мильчина. — М.: Захаров, 2000)

Собор Василия Блаженного в Москве

ГЛАВА I

ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ * ИСААКИЕВСКИЙ СОБОР * ВОЕННЫЕ МАНЕВРЫ В КРАСНОМ СЕЛЕ * ОТЪЕЗД ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА * РОССИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА * ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ: ИХ РАЗВИТИЕ И ПОЛИТИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ * ПРИБЫТИЕ В МОСКВУ * ХРАМ ВАСИЛИЯ БЛАЖЕННОГО * ТОРГОВЫЕ РЯДЫ * ПУТЕШЕСТВИЕ В НИЖНИЙ НОВГОРОД * ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ ЯРМАРКИ * НАШИ ПОКОИ

Петербург сто́ит нервных затрат, которых не избежать никакому путешественнику, решившему посетить российскую столицу. Поэтому пусть он без уныния перетерпит двухчасовую задержку в Кронштадте, во время которой сверкающие на горизонте купола и маковки выглядят особенно соблазнительно, и не дрогнув войдет в прокуренную каюту маленького парохода, где дюжина усатых чиновников, окутанных застоявшимся табачным облаком и распираемых чувством собственной важности,

усердно записывают биографии всех пассажиров по очереди. Он не должен обижаться на чрезмерные полномочия, которыми они наделены, или подсмеиваться над гонором, с которым они задают вопросы, или считать наглыми сами вопросы, которые всего лишь следствие невинного любопытства правительства. Возможно, с прямыми издевательствами на таможне смириться будет трудней, но сознание того, что он наконец-то в Петербурге, уравновесит и это, и спустя несколько часов, раздавая взятки направо и налево, он все же вырвется на свободу, сохранив, если повезет, примерно половину своего багажа. Если он не собирается оставаться в столице надолго, ему надо тотчас же принять меры, необходимые для отъезда, а еще лучше — начать эти хлопоты чуть ли не до прибытия. Ибо, поскольку правительству пришлось потратить немало усилий из-за самого появления путешественника здесь, впоследствии оно проявит нежную заботу о том, чтобы ему, не ровен час, не надоело бродить по просторным набережным или любоваться архитектурными красотами Петербурга, вцепившись в поручни хлипких дрожек, грохочущих на выбоинах ужасных мостовых. В этом городе все новое, кроме мостовых и дрожек. Поездка на них — это нечто не слишком приятное, но, во-первых, оригинальное, поскольку пассажир сидит на подушке позади возничего, и, во-вторых, по-сво́ему увлекательное и захватывающее, так как удержаться на этом месте весьма трудно, в особенности если у дрожек, как это нередко бывает, соскакивает колесо.

Я не мог спокойно любоваться петербургскими львами[1]. Мне не давала покоя мысль о том, что всего за двадцать два часа можно по железной дороге добраться до Москвы. Я без всякого удовольствия прогуливался по роскошным залам Зимнего дворца, воспринимал Эрмитаж как неизбежное зло и радовался, когда обнаружил, что для осмотра Исаакиевского собора[2] достаточно одного посещения. За последнее мне вряд ли сыщется оправдание. Современное искусство воздвигло мало сооружений, сравнимых с этим собором, чью притягательность несомненно усиливает некий варварский фактор в его архитектуре.

[1] Начиная с петровских времен город украшали в римском стиле. В Петербурге было не менее 60 скульптур львов.

[2] Строительство собора завершено в 1842 году.

Грандиозные монолитные колонны с коринфскими капителями переносят нас в эпоху, предшествовавшую античности, в те времена, когда древние народы, в отличие от их цивилизованных потомков, любили подчеркивать свое величие как можно более долговечными памятниками. Чтобы доставить эти гигантские гранитные глыбы из финских болот, требовалась мощь, сравнимая с той, чьи каменные свидетельства сохранились в Египте и Ассирии. Поскольку остальная часть здания византийская, этот варварский элемент делает его еще более соответствующим религии, во славу которой он воздвигнут.

Однако преследовавшие меня грезы о Кремле рассеялись под воздействием впечатлений от грандиозных военных маневров в Красном Селе. Около ста тысяч человек собрались здесь на императорский смотр. Он должен был завершиться показательным сражением на равнине, за которой раскинулся огромный, на много миль, лагерь. С возвышенности нам открывался великолепный вид на поле битвы. Половина армии в сорок тысяч человек под командованием генерала графа Ридигера [1] вступила в бой с другой половиной, которой командовал император[2].

Извилистой серебряной нитью тянулись по равнине многочисленные отряды черкесской кавалерии, их стальные шлемы и кирасы сверкали на утреннем солнце. Затем через нашу возвышенность пошла в наступление конная артиллерия, и, пока мы тщетно пытались понять, что происходит, нас едва не разметала атака гусар. Последовала мощная артиллерийская канонада, и армия императора отступила за окопы возле своего лагеря. Происходящее было особенно интересным, поскольку оба командующих были совершенно не осведомлены о тактике своего противника. И хотя впоследствии я понял, что коллегия судей вынесла свой вердикт в пользу императора, однако как беспристрастный и совершенно несведущий в военных вопросах наблюдатель, увидев отступление его войск, я, естественно,

---

[1] Федор Васильевич Ридигер (1783–1856) — генерал-адъютант, генерал от кавалерии Русской императорской армии.

[2] Император Николай I (1796–1855).

заключил, что он проиграл, возможно, то же самое подумал и граф Ридигер[1].

Вечером у меня была возможность встретиться за обедом с некоторыми из участвовавших в бою офицеров в Английском клубе[2], в коем, за исключением трех или четырех англичан, все остальные были русскими. Здесь после дневных трудов они освежались портером и шампанским, смешанными в больших кувшинах, или играли в кегли[3] — самую аристократическую игру в Петербурге, в которой проигрываются и выигрываются огромные суммы.

Я был счастлив обнаружить, что мой друг, приятное общество которого всегда помогало мне коротать скучные часы в наших путешествиях[4], тоже готов к расставанию с Санкт-Петербургом. Со всеми своими пожитками мы проследовали на станцию Московской железной дороги[5]. Ежедневно отправляется только один поезд, это важнейшее событие происходит в одиннадцать утра. Начальство велит путешествующим прибывать на станцию к десяти; и даже в этом случае можно услышать, что «мест нет», поскольку прицепить дополнительный вагон для «лишних» пассажиров — немыслимое дело. Для пущей предосторожности мы приехали на вокзал без десяти минут десять, и тут же наш багаж схватил то ли солдат, то ли полицейский, то ли железнодорожный носильщик (все они носят примерно одинаковую форму) и оттащил в сторону, а мы

---

[1] Вот что об этих маневрах говорится в книге Е. В. Тарле «Крымская война»: «В 1852 г. обычные красносельские маневры прошли безукоризненно, конечно, с точки зрения внешнего блеска, исправнейшей шагистики «печатанья носком», церемониальных маршей и т. д. Царь жил снова в чаду силы, славы, успеха. «Чужестранцы» (присутствовавшие на маневрах генералы и офицеры иностранных армий. — Е. Т.) просто осовели, они даже остолбенели, — им это здорово. Смотрами и учениями гвардии я отменно доволен, пехота и артиллерия стреляли в цель очень хорошо, страшно!»

[2] Английский клуб в эти годы располагался в усадьбе Демидова на ул. Гривцова, 1 / наб. реки Мойки, 64 (не сохранилась). Граф Ф. В. Ридигер был почетным членом клуба.

[3] Сохранилось помещение, где был устроен первый в России (еще земляной) кегельбан. Усадьба Демидовых, пер. Гривцова, 1/64.

[4] Спутником Олифанта был Освальд Смит — член большой известной банковской семьи Smith, Payne & Smith.

[5] Тогда называлась Санкт-Петербург-Московская железная дорога.

бросились в другую — предъявить наш паспорт для поездки в Москву. Чтобы его получить, мы накануне побывали в трех разных учреждениях. Когда описания наших личностей и причин путешествия, изложенные в паспорте, были полностью оттуда скопированы, мы поспешили к другой стойке, где на наши бумаги поставили печать, после чего мы помчались к билетной кассе, а затем, забрав чемоданы, прошли еще через несколько формальностей и в завершение получили билет вдобавок ко всем многочисленным бумагам, которыми и так были набиты наши карманы.

Душевное беспокойство, порождаемое всеми этими документами, не удивительно ввиду последствий, которые вызывает потеря любого из них. Дамам в России даже не придет в голову носить билеты в перчатках. Мы направились в зал ожидания, который можно было бы счесть красивым, если бы нам не пришлось провести в нем столько времени, что мы устали им восхищаться.

Три четверти часа пассажиры терпеливо сидели на скамейках, каждый с непокрытой головой — ведь для русского сидеть в помещении в головном уборе, даже в ермолке, — кощунство. Любой человек в военной форме имел право *entrée*[1] на платформу, но для нас, несчастных штатских, двери были настрого закрыты. Без четверти одиннадцать их наконец распахнули, и началась всеобщая суета: нас поторопили пройти за загородку, которая потом снова закрылась. Тут же снаружи к загородке подошли провожающие и начали махать нам так горячо, будто мы отправлялись в Австралию. Как и в более цивилизованных частях мира, сигналом к отправлению послужил колокольчик, свисток и слабые возгласы. Мы оставили позади заплаканные глаза, прощальные взмахи носовых платков и через десять минут с удовлетворением обнаружили, что разогнались до скорости пятнадцать миль в час (*24 км/ч*). Едва это случилось, мы прибыли на следующую станцию. Все выбежали и закурили сигары и папиросы. Остановка — десять минут, и пассажиры все это время фланировали по платформе и курили, затем все расселись по своим местам и начали осматриваться. Вагоны

[1] Entrée — вход (франц.).

большие. Первым классом, по-видимому, никто не пользуется. В вагоне второго класса помещается около пятидесяти человек. Вагоны устроены так же, как в Австрии и Америке: в центре — проход, по которому двигается человек в форме, время от времени проверяющий билеты. Кажется, что в первый раз он проверяет, дабы убедиться в их наличии, а потом — просто для развлечения, которое доставляет ему особое удовольствие, если он видит, что вы засыпаете. Мужчины здесь бородатые и неопрятные, они рассказывают свои байки на весь вагон, в котором, похоже, большинство пассажиров впервые едет по железной дороге. На каждой станции происходит одно и то же. Недокуренные на прошлой остановке, но тщательно сохраненные сигары и папиросы зажигаются вновь, и люди жадно затягиваются ими на платформе пять или десять минут, в зависимости от обстоятельств.

Все станции просторны и единообразны, для паровозов при каждой есть огромное здание с куполом[1]. Ежедневно проходит только один пассажирский поезд, но есть еще три товарных, битком набитых либо местными продуктами: топленым салом, мехом, чаем и т. д., либо хлопком, который везут из Санкт-Петербурга во внутренние районы страны. Не думаю, что эта дорога окупается, но, поскольку она является государственным учреждением, проверить сие невозможно. Впрочем, независимо от того, прибыльна она или нет, путешественник по российской железной дороге очень скоро обнаруживает, что интересы торговли так же мало заботят правительство, как и его личное удобство. Запретительная политика империи сводит к нулю пользу от улучшения внутреннего сообщения, и трудности для свободной торговли остаются такими же, как и были. Строительство железных дорог по всей стране должно приносить пользу обществу, но едва ли здесь они строятся для общественного блага. Российские железные дороги нужны для перевозки русских солдат. В отличие от Великобритании и любой другой

[1]В круглых зданиях с куполом располагались локомотивное депо с поворотным кругом.

страны Европы смысл коммуникаций в России — возможность быстрого перемещения больших масс людей[1].

Когда Санкт-Петербург, Москва, Одесса и Варшава будут соединены, Россия займет совершенно новое положение по отношению к остальной Европе. Для переброски армий с севера и юга на австрийские или прусские границы потребуется всего несколько дней вместо многих месяцев. Через эту территорию, занимающую четверть мира, сотни лет назад прошли варварские орды и наводнили цивилизованную Европу — было бы своеобразным отражением духа эпохи, если бы следующие захватчики совершили набег с помощью железных дорог.

Не следует думать, что железные дороги совсем не окажут влияния на экономические отношения в Российской империи. Дороги цивилизуют любую страну, тем более если речь идет о такой дикой и невежественной. Одним из ярких доказательств примитивного состояния торговли в России является существование многочисленных ярмарок, которые ежегодно проводятся по всей империи и которые мало что меняют для России с ее огромными расстояниями, неравномерной населенностью и полным отсутствием способов и путей сообщения.

Очевидно, что ярмарки в России выполняют ту же функцию, что большие города в других странах: все городское население империи составляет не более пяти миллионов человек, что всего лишь вдвое больше, чем население одного только Лондона. Результатом создания широкой системы железнодорожного сообщения будет ликвидация подобного варварства: возможность перевозок приведет к росту торговли, возникновению городов, рынки будут существовать круглый год, появятся наконец боковые ответвления дорог от главных магистралей, о которых сейчас никто и не думает. В то же время именно отсутствие этих боковых ответвлений является серьезным препятствием для развития железных дорог в России.

---

[1] Рассуждение автора не умозрительно и опирается на исторический факт. В мае 1849 года по железной дороге между Варшавой и Австро-Венгерской границей состоялся первый в российской и один из первых в мировой практике переброс дивизии генерала Ф. С. Панютина (14 000 солдат и 48 пушек) для участия в «усмирении Венгрии и Трансильвании».

К сожалению, Российская империя традиционно ставит во главу угла расширение своего политического влияния, а процветание коммерции считается второстепенной задачей. Интересно сравнить возможные результаты такого подхода с тем, что происходило в Англии при схожих обстоятельствах, и отметить, насколько отличаются последствия появления железных дорог в этих странах. Железные дороги, пересекающие Англию во всех направлениях, не изменили ее политического положения относительно остальной Европы, но расширили ее внутренние и внешние торговые связи, что привело к невиданному прежде процветанию нации. В России же единственная важная железная дорога, строительство которой недавно завершилось[1], усилила интерес европейцев к империи, а строительство других железных дорог вынудит континентальные нации по-новому оценить политическое влияние этой могущественной державы и считаться с ним. Как скоро Россия посредством своих железных дорог начнет оказывать косвенное влияние на торговлю других стран или осуществлять уже предсказанные большие изменения в собственной социальной системе — это вопрос, на который пока еще нет ответа.

Мы проехали четыреста пятьдесят миль (*724 км*) за двадцать два часа. Местность в окнах была однообразная и скучная. Порою попадались живописные деревушки, но в основном железную дорогу окаймляла еловая поросль. Тоннелей не было, но через некоторые крупные реки были переброшены достаточно высокие мосты.

На вокзале в Москве нас чуть не разорвали на части извозчики, сделавшие потом все возможное, чтобы доставить нас во вновь собранном виде в гостиницу мистера Пикерсгиля[2]. Отдохнув, мы приступили к осмотру города и начали с прекрасных и неповторимых видов Кремля и его знаменитых окрестностей.

---

[1] Железнодорожное движение между Петербургом и Москвой было открыто в августе 1851 г. Длина пути составила 645 км. В Великобритании в 1850 году протяженность железнодорожной сети составляла 10 665 км.

[2] Джон Пикерсгиль (1765–1841) — знатный московский купец шотландского происхождения, переехавший в Россию около 1791 года и основавший множество преуспевающих дел в Петербурге и Москве.

Я так и не смог решить, какой вид поразил меня больше — панорама ли, раскинувшаяся перед нами, когда мы стояли на площадке в тени большого колокола и глаза разбегались от обилия зеленых крыш и стройных колоколен, позолоченных маковок и усыпанных звездами куполов, а река, пересеченная двумя живописными мостами и заполненная судами из провинции, плавно текла у наших ног, или хаотическое скопление соборов и дворцов, опоясанное причудливой старинной стеной с башнями, которое мы рассматривали снизу, облокотившись на парапет деревянного моста. Оттуда можно было видеть сохранившиеся остатки варварской эпохи вперемешку с произведениями современной архитектуры, иногда еще не завершенными, разнородными по стилю, но при этом стоящими бок о бок и, казалось бы, имеющими между собой такое же сходство, как Тадж-Махал[1] и Тюильри[2]. Однако все это было так удачно сгруппировано, что сочетание не казалось неприятным, а, напротив, выглядело очень уместным для создания картины, не имеющей себе равных в своей необычности.

На площади перед самым Кремлем возвышается храм Василия Блаженного. Если здания в Кремле похожи либо на восточные святилища, либо на европейские дворцы, то это сооружение не напоминает ни одной постройки на свете. Его гротескные очертания и яркие краски сперва затмевают его очарование, которое кроется в причудливой несимметричности составляющих его церквей, от местоположения, подчеркивающего его величие, и общей торжественности всего его вида в пейзаже. В конце концов этот собор стал моим любимцем среди соседних зданий, тщетно пытающихся с ним соперничать.

Изнутри Кремль не менее примечателен, чем снаружи. Успенская церковь — одна из самых фантастически украшенных даже среди православных церквей, а великолепные парадные покои во дворце, законченные только в прошлом году, можно смело назвать самыми красивыми в Европе. Покидая Кремль, путешественник с непокрытой головой проходит через Спасские ворота, где поставлены часовые для выражения особого почтения

---

[1] Тадж-Махал — мавзолей-мечеть в Агре, Индия, построен в 1653 году.

[2] Дворец французских королей в центре Парижа. Строился и перестраивался в XVI–XVII веках.

к надвратной иконе; далее он попадает в бесконечный лабиринт улиц, где и будет скитаться, вполне довольный тем, что заблудился среди всей этой новизны и разнообразия.

Однажды мы спасались от дождя в крытых переходах Рядов, похожих на восточный базар, где владельцы пестрых лавок громко уговаривали нас осмотреть выставленные напоказ странные товары и, похоже, были весьма удивлены нашим нежеланием купить разноцветные восковые свечи, блестящие свадебные венцы и огромные безвкусные изображения суровых святых. Утомленные непрекращающимися зазываниями «пажалте-с» и подгоняемые опасностью промокнуть насквозь, поскольку дождь местами проникал в галереи, мы отправились в знаменитую чайную, где нас встретили опрятнейшие официанты, утешили душистым табаком и попотчевали вкуснейшим чаем. Здесь, в компании бородатых почитателей этого напитка, которым так славится Россия, мы впервые познакомились с местным способом употребления чая не с молоком, а с ломтиком лимона.

Хотя московские дрожки и тротуары ужаснее петербургских, а улицы менее красивы, в целом город намного интереснее современной столицы. Поэтому мы решили вернуться сюда после посещения большой ярмарки в Нижнем Новгороде, чтобы подробней изучить все завлекательные места. Впоследствии мы отказались от этой затеи из-за появившейся возможности спуститься по Волге на пароходе[1].

---

[1] В первоначальные планы Л. Олифанта и его приятеля-«спортсмена» входили ловля лосося в Архангельской губернии и охота. Сестра автора Маргарет вспоминает: «Когда два молодых человека въезжали в Санкт-Петербург, им не разрешили ехать по этому маршруту, хотя не совсем ясно, было ли это фактическим запретом, или их планы изменила чрезмерная пошлина, которую требовали за их рыболовные снасти и снаряжение». Олифант сообщал в письме домой из Петербурга: «...таможенная служба очень любезно помогла нам решить проблему, намеренно и спокойно потребовав с нас 15 фунтов пошлины за наши удочки и ружья. Наше благоразумие не позволило нам даже подумать об уплате» (для сравнения: дилижанс, который они позже купили в Дубовской, обошелся им в 11 фунтов).

Из Москвы в Нижний можно доехать за два дня и две ночи в комфортабельном вместительном экипаже. Дорога — *chaussée*[1] со щебеночным покрытием, явно рассчитанная на использование до конца времен. Несмотря на хорошее качество в целом, кое-где нас ожидали подвохи. Я упоминаю об этом ни в коем случае не с целью обвинить власти в наличии на дороге нескольких топей, нарушающих ночной покой несчастных путешественников. Когда мы в два часа пополуночи прочно увязли в одной из них, наше негодование возрастало с каждой неудачной попыткой вытащить карету из грязи. Не способствовало мирному состоянию духа и последующее полуночное блуждание по глубоким лужам. К счастью, подвернулись возвращавшиеся откуда-то почтовые лошади, чем мы беззастенчиво и решительно воспользовались, и, с помощью ласки и проклятий, которые только русский кучер мог расточать и только русские лошади — оценить, удалось вызволить из топи наш тяжеловесный экипаж. Следующей ночью нам так хотелось спать, что мы даже не проснулись, когда от экипажа отвалилось колесо, задержав нас еще часа на два.

Местность на всем пути была неровная, но дорога, по древнеримскому принципу, сохраняла неизменный курс через холмы и овраги, совершенно не согласуясь с рельефом. Мы пересекли поля овса и гречихи, луга, на которых паслись большие стада и через которые текли извилистые ручьи, затем углубились в бескрайний сосновый лес, из которого, впрочем, снова выехали на свежие луга, за которыми нас ожидала свежая почтовая станция со свежими лошадьми. Процесс смены лошадей обычно занимает около получаса, что довольно быстро, если учесть сложность упряжи. На почтовой станции всегда можно купить отличный чай и насладиться им, если перетерпеть свойственный ему сильный привкус чеснока.

Во время большой ярмарки в Нижнем Новгороде движение по дороге весьма оживленное, на одной станции я насчитал не менее семи повозок, в каждую из которых было запряжено в один ряд по четыре лошади, более похожих на крупных крыс. Подгоняют их громкие выкрики бородатых ямщиков. Эти

[1] Chaussée — шоссе (франц.).

лошади чрезвычайно выносливы, одна упряжка проезжает двадцать шесть миль (*42 км*) за четыре часа, и лошади при этом не выглядят уставшими.

Через каждые восемь-десять миль (*13–16 км*) нам попадались деревни, где все дома стояли по отдельности на небольшом расстоянии от дороги и выглядели весьма нарядно, а в центре располагалась живописная церковь с зелеными куполами. Это немного скрашивало монотонность дороги. Наконец, после сорока семи часов пути, мы с радостью увидели на далеком холме белые стены Нижнего, ярко блестевшие в первых лучах солнца, и его золотистые купола, на которые нам предстояло любоваться почти целую неделю. Очень скоро мы галопом промчались по песчаному острову, на котором проходит ежегодная ярмарка. Этот остров пустует большую часть года, но сейчас его заполонили огромные толпы людей самого разного разбора, чьи временные жилища, казалось, тряслись, когда наша тяжелая повозка с грохотом катилась мимо.

Мы подъехали к конторе, окруженной морем товаров, людей и дрожек.

Нашей первой задачей было выбраться из толпы, второй — найти жилье. Наняв трое дрожек, мы без толку долго ездили по извилистым улочкам в поисках помещения, которое не было бы магазином или складом. По крайней мере половина людей, мимо которых мы проезжали, похоже, нигде не жили: они выглядели достаточно грязными, чтобы предположить, что улицы и переулки были их единственным местом ночлега. Не зная ни слова по-английски, извозчики совершенно не понимали цели наших поисков. Для них было немыслимо, что кто-то, приехавший в Нижний, будет искать гостиницу, и они, вероятно, ожидали, что мы остановимся на каком-нибудь незанятом углу улицы и, разложив содержимое наших чемоданов, устроим прямо в грязи лавку с целью немедленного извлечения барыша.

В конце концов мы нашли доброго немецкого торговца, который направил нас в более приличную часть города, где мы заполучили небольшую грязную комнату, в которой, измученные усталостью, радостно разместились со своим багажом. Здесь нашим ушам предстояло страдать от трех самых оглушительных колоколов, которые когда-либо созывали

благочестивых верующих в церковь, носам — терпеть самые отвратительные запахи, какие только можно придумать, а коже — зудеть от укусов бесчисленных блох. Но, как выяснилось позже, на Большой Нижегородской ярмарке мало кто мог похвастаться лучшим жильем.